SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 11 (195)

7–14 MARCA 1950



MIĘDZYNARODOWY DZIEŃ KOBIET

Do redakcji SiM-u przychodzą bardzo często listy z różnych stron Polski, napisane przez dziewczęta ze wsi i miast. Najczęściej powtarza się u nich pytanie: „Czy kobiety mogą pracować w lotnictwie? A... a może mogą latać?

Oczywiście, odpowiadamy twierdząco W naszym ludowym państwie znajdzie się miejsce dla każdego, kto chce swą pracą i zdolnościami przyczynić się do budowy lepszego, piękniejszego jutra w ojczystym kraju. Rzecz jasna, w tej wielkiej i wytężonej pracy nie może zabraknąć i nie zabraknie kobiet, dzielnie dotrzymujących kroku mężczyznom. Nie braknie w niej Waszych matek i starszych sióstr, nie braknie dziesiątków tysięcy kobiet, które zajmują ważne i odpowiedzialne stanowiska w naszej gospodarce i w przemyśle. Jesteśmy dumni z licznych i potężniejących wciąż szeregów przodownic pracy, z kobiet — inżynierów, lekarzy, uczonych, których coraz więcej przybywa w naszym kraju. Budowa socjalizmu jest sprawą wszystkich obywateli— kobiet i mężczyzn, starych i młodych.

Nie zawsze jednak droga do takiej pracy była dla kobiety otwarta. Kilkadziesiąt lat temu zaledwie, kobieta pracująca w fabryce kapitalisty po dwanaście godzin na dobę, otrzymująca za swą ciężką pracę nędzne wynagrodzenie, nie mogła brać udziału w życiu społecznym i musiała ograniczyć się do spraw domowych, kuchni i wychowania dzieci.

Wasze babki, a nieraz i matki musiały bardzo często rezygnować z dalszej nauki po ukończeniu szkoły podstawowej, bo nauka była wtedy niedostępna dla córek robotników i chłopów; poza tym naukę kobiety traktowano jako rzecz zbędną i niepotrzebną. Przesądy zamykały kobiecie drogę do wiedzy, do pracy społecznej, do pełnej swobody.

To krzywdzące jarzmo zdjęły z kobiety dopiero nowe warunki społeczne, jakie niesie ze sobą ustrój socjalistyczny. Otworzył on jej drogę do wiedzy i nauki, zapewnił prawo do pracy, postawił na równym poziomie z mężczyzną we wszystkich zawodach i dziedzinach życia.

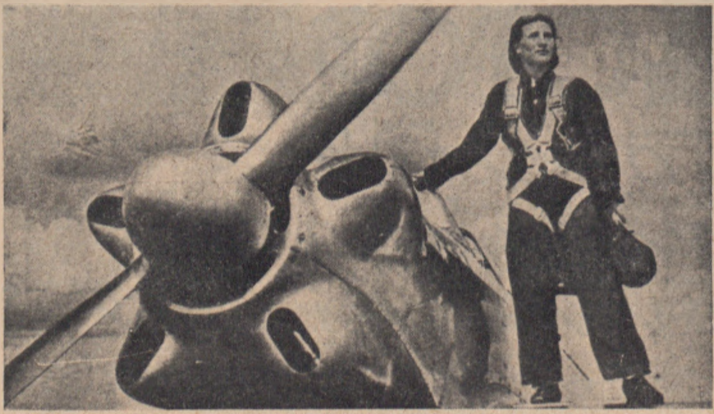
Dobrodziestwa, które przynosi ustrój socjalistyczny, nie są jeszcze udziałem wszystkich kobiet na świecie. Wasza koleżanka Yvonne wciąż jeszcze boi się o los swego ojca - górnika, kopalni, a mało Ho-Dju-Shi z Indonezji ze strachem spogląda w niebo, skąd znowu spaść mogą bomby na jej dom i szkołę.

Dlatego dzień 8 marca, Międzynarodowy Dzień Kobiet, tak uroczyście obchodzony we wszystkich częściach świata, jest dniem, w którym wszystkie kobiety bez różnicy koloru skóry, narodowości i języka jakim mówią, jednoczą się w walce o pokój i o demokrację. Przewodzą im bohaterskie kobiety Związku Radzieckiego, państwa, w którym po raz pierwszy na świecie kobieta uzyskała pełne prawo do życia i pracy, uzyskała całkowitą swobodę i równouprawnienie. Dziś w Związku Radzieckim są już tysiące kobiet odznaczonych zaszczytnymi orderami za wyniki w fabryce czy laboratorium, za zasługi na polu walki, czy wreszcie za liczne i zdrowe potomstwo.

Na równi z mężczynami, kobiety w Związu Radzieckim biorą czynny udział w życiu lotnictwa. Spotkać je można w lotnictwie wojskowym i cywilnym. Na równi ze swymi kolegami — niosą pomoc chorym jako pilotki - lekarze, biorą czynny udział w akcjach lotnictwa dla gospodarki narodowej (opylanie lasów, nawożenie z powietrza itp.), ustalają nowe rekordy sportowe, wreszcie — biją rekordy wylatanych kilometrów na długich trasach komunikacji lotniczej, kierując najnowocześniejszymi maszynami. Kobieta bierze pełny udział w życiu społecznym i politycznym swego kraju, jest jego współgospodarzem.

I u nas w Polsce, Międzynarodowy Dzień Kobiet obchodzony jest pod znakiem wzmożonej pracy i walki o pokój. Takie kobiety jak Wanda Gościmińska, czołowa przodownica pracy, jak Wanda Jakubowska, reżyserka filmowa i wiele, wiele innych, są dla nas najpewniejszą rękojmią, że w naszej drodze do socjalizmu — kobieta jest współtwórczynią naszej lepszej przyszłości.

(wig)



W życiu lotnictwa radzieckiego na równi z mężczyznami czynny udział biorą również kobiety. Lotniczki radzieckie opanowały w wysokim stopniu sztukę pilotażu, budząc zachwyt i podziw swymi umiejętnościami.

Zdjęcie u góry przedstawia pilotkę Annę Szmelkową, która w kobiecym zespole pięciu samolotów Jak-18 konstrukcji Jakowlewa wykonała w czasie pokazów na święcie Lotnictwa Radzieckiego liczne figury wyższego pilotażu.

Na zdjęciu poniżej — Walentyna Stojanowska. Zaczęła latać w r. 1930, mając lat 19. Przez długie lata pilotowała samoloty, używane dla celów gospodarki narodowej w rolnictwie, następnie została instruktorką w Moskiewskim Instytucie Lotniczym. W czasie minionej wojny przewoziła transporty sprzętu wojskowego na front.

W dniu 15 sierpnia ub. r. wylatała milion kilometrów w powietrzu, jako pierwsza lotniczka — „milionerka" w ZSRR. **Zdjęcia radzieckie**



LIGA LOTNICZA SZKOLI PILOTÓW

Reorganizacja Ligi Lotniczej stworzyła ciągłość drogi dla młodzieży lotniczej w ramach jednej organizacji. Przed tym było inaczej — w modelarstwie szkoliła Liga Lotnicza, pilotów ślizgowych, żaglowych i silnikowych — P. O. „Służba Polsce", a wyczynowych ARP. Trening dla pilotów już wyszkolonych odbywał się w Aeroklubach. Jasnym, że wyszkolenie lotnicze, prowadzone przez trzy różne organizacje miało braki i hamowało normalny rozwój lotnictwa sportowego.

W nowej Lidze Lotniczej młodzież będzie przechodziła wszystkie szczeble wyszkolenia — od modelarstwa, szybownictwa, spadochroniarstwa do pilotażu silnikowego włącznie. Oczyma wyobraźni widzę już setki zaciekawionych twarzy wśród młodzieży lotniczej, która stawia mi zaraz na początku pytanie:

— No dobrze, ale jak będzie wyglądało wyszkolenie lotnicze w ramach LL w roku bieżącym?

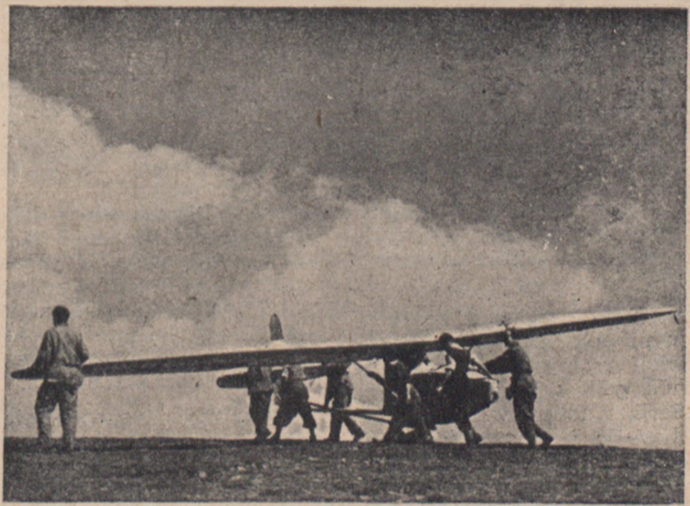
Doskonale Was rozumiem. Zanim przejdziemy jednak do sedna sprawy, trzeba podkreślić, że Liga Lotnicza opracowując na rok bieżący plan pracy na odcinku wyszkolenia i sportu wykorzystała dotychczasowe doświadczenia w tej dziedzinie, zdobyte przez P. O. „Służba Polsce" i Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Zamierzenia Ligi Lotniczej na rok bieżący na odcinku wyszkolenia zgodnie z Planem Sześciolatki stanowią tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym poważny krok naprzód. Wykonanie tych zamierzeń stanie się bez wątpienia sprawą honoru każdego pilota i członka Ligi Lotniczej.

Jak zatem przedstawia się

SZKOLENIE PILOTÓW ŚLIZGOWYCH

w roku bieżącym? Werbunek na początkowe szkolenie szybowcowe przeprowadziła jeszcze jesienią ub. r. P. O. „Służba Polsce". W styczniu i lutym br. odbyły się we wszystkich Okręgach LL Teoretyczne Kursy Szybowcowe. Szkolenie praktyczne rozpocznie się we wszystkich szkołach ślizgowych Ligi Lotniczej 1 kwietnia br. Każdy turnus trwał będzie 5 tygdni, a więc rozpocznie się 1-go każdego miesiąca i zakończy 7-go następnego miesiąca. Ostatni turnus w szkołach ślizgowych zakończy się 7-go października br Dzięki przeprowadzonym przed kursami badaniom lekarskim oraz udoskonalonym metodom szkolenia – odsetek młodzieży kończącej praktyczne szkolenie znacznie się zwiększy i do Aeroklubów Ligi Lotniczej wejdzie w porównaniu z ub. rokiem 164% pilotów ślizgowych.



SZKOLENIE PILOTÓW ŻAGLOWYCH

odbywać się będzie w szkołach żaglowych i Aeroklubach LL. Pierwszy turnus rozpocznie się w br. również 1 kwietnia. Każdy turnus trwał będzie 6 tygodni, tzn. rozpocznie się 1-go każdego miesiąca i zakończy 14-go następnego miesiąca. Ostatni turnus zakończy się 14 października br. Nabór kandydatów do szybowcowych szkół żaglowych rozpoczął się w lutym i trwać będzie do końca marca na terenie aeroklubów LL. Do szkół tych przyjęci zostaną piloci z II stopniem wyszkolenia w wieku do lat 19-tu.

Do szkół żaglowych wprowadzony zostanie start za wyciągarką w dni bezwietrzne, uniezależniający szkolenie od kaprysów wiatru. Aerokluby Ligi Lotniczej szkolić będą pilotów żaglowych na termice. Piloci, którzy wylatają w lotach żaglowych termicznych 5 godzin lub w lotach żaglowych zboczowych 8 godzin, po złożeniu egzaminu z wiadomości teoretycznych będą mogli otrzymać świadectwo pilota III stopnia. Ilość wyszkolonych w ten sposób pilotów żaglowych wyniesie w stosunku do ub. r. 500%.

SZKOLENIE PILOTÓW WYCZYNOWYCH

oraz kursy doskonalące niezależnie od wyszkolenia w aeroklubach LL odbywać się będzie zasadniczo na Żarze. Pierwszy turnus w szkole wyczynowej rozpocznie się 1 kwietnia br. Każdy turnus trwać będzie 1 miesiąc. Ostatni zakończy się 31 października br. Kandydaci na Żar wyznaczani będą spośród najaktywniejszych pilotów aeroklubów, przy czym każdy z pilotów IV stopnia będzie musiał wylatać w klubie po 15 godzin.

SZKOLENIE PILOTÓW SILNIKOWYCH

odbywać się będzie w Centrum Wyszkolenia Lotniczego Ligi Lotniczej. Kandydaci na szkolenie silnikowe przyjmowani będą spośród pilotów szybowcowych aeroklubów LL, którzy posiadają ukończony II lub III stopień wyszkolenia i nie ukończyli 20-tu lat oraz systematycznie trenujących. Pierwszeństwo przysługiwać będzie naturalnie najbardziej aktywnym w pracy społecznej w klubach i Kołach LL. Pierwszy turnus szkolenia rozpocznie się 25 kwietnia br. Ilość wyszkolonych pilotów znacznie wzrośnie w stosunku do roku ubiegłego.

SZKOLENIE SPADOCHRONIARZY

odbywać się będzie zasadniczo w klubach LL. Wstępne wyszkolenie, łącznie z teoretycznym prowadzone będzie w roku bieżącym przez niektóre Okręgi LL. W szeregu klubów natomiast powstaną sekcje spadochronowe i poważna ilość pilotów otrzyma przeszkolenie w skokach z samolotu.

Szkolenie instruktorów szybowcowych prowadzi roczna Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych, w której nowy turnus rozpoczął się już 12 grudnia ub. roku. Odnośnie pracy aeroklubów LL pisaliśmy już w dziale „Aerokluby". Dla przypomnienia zajrzyjcie jeszcze raz do numerów SiM-u: 5, 6, 7, 8 i 9.

Zadania jakie czekają Ligę Lotniczą w roku bieżącym na odcinku wyszkolenia lotniczego są bardzo poważne. Od nas samych — pilotów szybowcowych, silnikowych, spadochroniarzy i wszystkich członków LL zależy, czy zadania pierwszego roku lotniczej sześciolatki zostaną wykonane nie tylko w 100%, ale i przed terminem.

Aby zadania te mogły zostać wykonane musimy zwiększyć jeszcze bardziej tempo naszej pracy. Każdy pilot ma obowiązek nieustannego podnoszenia swych kwalifikacji tak lotniczych jak i ogólnych.

Podczas kiedy w całym kraju wre wytężona praca — kiedy górnik wydobywa coraz więcej węgla, murarz układa więcej cegieł, kiedy wysiłkiem całej klasy robotniczej Polska przyspiesza swój marsz do socjalizmu — lotnicy nie mogą pozostać w tyle.

Wykonanie zadań Ligi Lotniczej na odcinku wyszkolenia zależy od Was.

Pamiętajcie — wystartowaliśmy do lotu w Plan Sześcioletni! **ZENIT**

GDY ŚMIAŁY JESTEŚ, MASZ SZCZYTNY CEL
ZOSTAŃ PILOTEM — CZŁONKIEM LL

W PIĄTĄ ROCZNICĘ

NAD POLSKIM BAŁTYKIEM

W dniu 3 marca 1945 r. pod naporem szturmujących oddziałów Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej padły potężne umocnione pozycje ryglowe Wału Pomorskiego. Żołnierze radzieccy i polscy rozpoczęli szybki marsz ku Bałtykowi, w kierunku na Kołobrzeg.

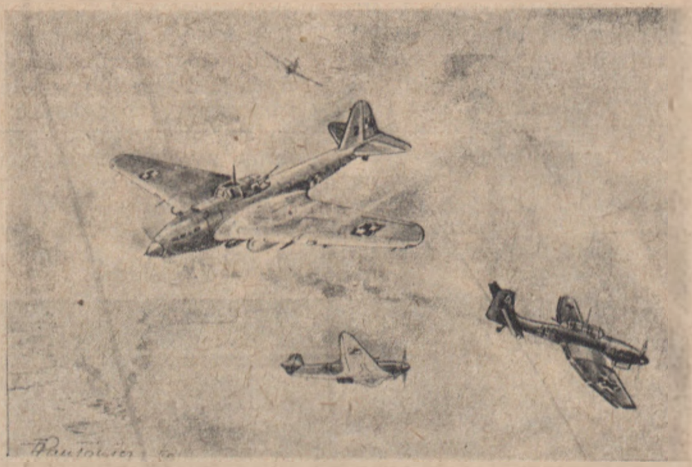
Dla otoczonych od zachodu, południa i wschodu wojsk niemieckich Bałtyk był ostatnią drogą odwrotu. Kołobrzeg — silnie ufortyfikowana twierdza i port — miał posłużyć hitlerowcom jako punkt ewakuacji morskiej zamkniętych w potrzasku własnych oddziałów.

Wśród bagnisk i błot nad rzeką Persantą rozgorzały zacięte walki ze stawiającymi opór Niemcami. Na próżno, ani ciężkie warunki terenowe, ani opór nieprzyjaciela nie mogły powstrzymać atakujących czołgów, piechoty i artylerii.

Górą, jak lawina — sunęły jednostki lotnicze. Dla pilotów nie stanowiła przeszkody deszczowa, mglista, nielotna pogoda. Żołnierze i lotnicy polscy zbliżali się do Bałtyku.

x

Natarciu wojska na ziemi towarzyszyła bardzo ożywiona akcja lotnicza. Szturmowce Ił-2 bombardowały cofające się oddziały niemieckie i ostrzeliwały je ogniem broni pokładowej, udzielając w ten sposób bezpośredniego wsparcia piechocie.



Szturmujące Iły działały pod przykryciem naszych myśliwców pułku „Warszawa".

Niemcy będąc w krytycznym położeniu, skoncentrowali w rejonie Kołobrzegu nie tylko wielką ilość artylerii, doborowych oddziałów SS i innych rodzajów broni. Postanowili również stawiać opór w powietrzu, ściągając do obrony miasta pokaźną ilość samolotów różnych typów.

Na bałtyckim froncie powietrznym latały na zwiad niemieckie pojedyncze FW-190 i Me-109, nocą krążyły zwiadowcze Ju-88 i He-111. Grupami, po cztery samoloty latały na patrole myśliwskie Messerschmitty, działając przeważnie w głębi swych własnych ugrupowań.

x

Myśliwcy nasi z pułku „Warszawa" startując z lotniska Mirosławiec, dokonywali zwiadu nad Kołobrzegiem, osłaniali działania szturmowe Iłów z 3 pułku lotniczego oraz atakowali wielokrotnie z lotu koszącego cele położone w obrębie portu i miasta.

Pomimo niezwykle ciężkich warunków atmosferycznych (podstawa chmur 100 m) piloci nasi wykonali w ciągu 8 tylko dni (10—18. III) ponad 50 nalotów na miasto i port. Wysadzono w powietrze 15 magazynów amunicji, zniszczono 25 punktów ogniowych artylerii, spalono wielki skład portowy, zatopiono 1 okręt i 4 kutry transportowe.

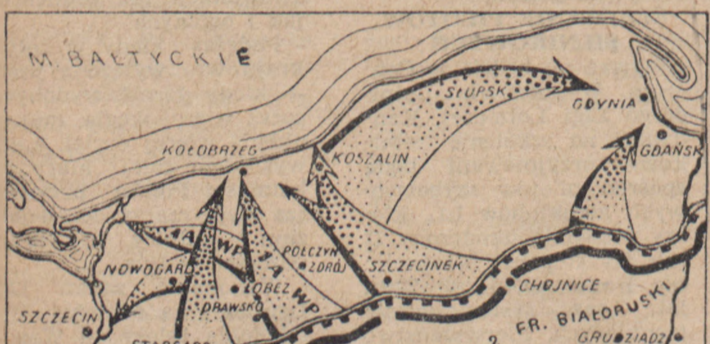
x

Los twierdzy kołobrzeskiej był przesądzony. W dniu 8 marca, o godzinie 20 minut 15 dotarli do morza pierwsi polscy żołnierze. Na hitlerowskie ugrupowanie „Kolberg" ruszyły jednocześnie w skoncentrowanym natarciu oddziały armii i lotnictwa polskiego.

Zawrzała zacięta, walka o nasze prastare polskie miasto. Lotnicy nasi, wykazując wielkie męstwo, hart ducha i wysoki poziom wyszkolenia — precyzyjnie współdziałali z postępującymi wojskami naziemnymi. Po działaniach nad Warszawą i walkach o Wał Pomorski — po raz trzeci dowiedli swej wyższości nad lotnictwem hitlerowskim, dając jednocześnie swój wkład w walkę o wyzwolenie Kołobrzegu.

18 marca 1945 r. Kołobrzeg został zdobyty. Lotnicy nasi nie przerywając działalności, ruszyli na dalsze rozpoznanie pozycji wroga, na zachód.

Działanie bojowe na Pomorzu w marcu 1945 r.



CO, GDZIE, KIEDY?

LOTNICZE ZNACZKI POCZTOWE wartości 500 zł wprowadzone zostały w obieg zarządzeniem Ministra Poczt i Telegrafów.

Rysunek znaczka przedstawia postać robotnika wspartego na śmigle, patrzącego na wznoszący się samolot; na dalszym planie widać hangar i budynki fabryczne. U dołu jest napis: „Polska Poczta Lotnicza". W prawym górnym rogu wartość — 500 zł.

KOŁO LL PRZY LICEUM im Stefana Żeromskiego w Kielcach zorganizowało w lutym br. dwa kursy modelarskie dla juniorów. Na kursy uczęszczało 30 uczniów.

W ZBIÓRCE mającej na celu uzyskanie funduszów na zakup samolotu sanitarnego dla Ziemi Słupskiej pierwsze miejsce zajmuje młodzież szkolna. Ostatnio Koło LL przy Szkole Podstawowej Nr 3 w Słupsku wpłaciło na rzecz tego funduszu 4 000 zł, wzywając do współzawodnictwa inne koła szkolne LL.

KOŁO TOWARZYSTWA PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ powstało wśród pilotów Olsztyńskiego ALL i członków LL. Decyzja zawiązania koła zapadła na wspólnym zebraniu pilotów Aeroklubu i członków LL, które odbyło się w styczniu br.

W DOMU KULTURY ROBOTNICZEJ w Radomiu odbyła się w dniu 13.II. br. „Wieczornica Lotnicza", zorganizowana staraniem członków Aeroklubu Radomskiego LL. Na program imprezy złożyły się skecze, piosenki i deklamacje oraz muzyka w wykonaniu orkiestry Państwowych Szkół Przemysłowych.

MIEJSKI ODDZIAŁ LL W GLIWICACH przoduje w zbiórce pieniężnej w ramach akcji noworocznej, zajmując pierwsze miejsce przed oddziałami: katowickim i bytomskim.

Od Grigoriewskoje do Berlina (2)

PIERWSZA PROMOCJA

JERZY KONIECZNY, ppor.

Dalszy ciąg wspomnień ppłk. pil. Michała Jakubika o I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa".



„Staliśmy karnie w szeregu. Z tyłu za nami nasza broń — wspaniałe samoloty z biało-czerwonymi szachownicami... Zdjęcie archiwalne

Lotnisko w Grigoriewskoje tętniło ruchem. Od świtu do nocy szły w powietrze maszyny. Nie było prawie żadnych przerw w szkoleniu. W ciągu dnia — loty, w nocy — szkolenie teoretyczne. Ile długich godzin wytrwałej, mozolnej pracy, wysiłku i samozaparcia zawiera w sobie ten okres intensywnego szkolenia w Griegoriewskoje — okres twardej szkoły lotniczego żywota.

Trudne to były dni, ale serca wszystkich Staszków, Józków, Bronków, Jurków, Julków i Janków, którzy szkolili się razem ze mną, pełne były gorącego zapału do nauki i pracy. Nie mogło zabraknąć sił i zapału, kiedy chodziło o sprawę wyzwolenia Ojczyzny i uciskanych przez hitlerowski faszyzm narodów.

Codziennie instruktorzy radzieccy przekazywali nam w mozolnej pracy swe bogate doświadczenie trudnej sztuki latania. Byliśmy im niewypowiedzianie wdzięczni, a każdego osobno kochaliśmy jak kogoś bardzo bliskiego — jak ojca. Na każdym kroku podziwialiśmy ich sztukę latania — wspaniałe opanowanie techniki pilotażu, a kiedy w krótkich rozmowach wyrażaliśmy głośno zachwyt, lejtnanci Gaszyn, Bojer czy inni klepali nas przyjaźnie po ramionach i mówili:

— Zobaczycie, nauczymy i was tak latać — ba, jeszcze lepiej!

Trudno nam było uwierzyć wówczas w tę szczere słowa. Serca rwały się jednak do czynu — chcieliśmy jak najprędzej zasiąść za sterami maszyn bojowych i walczyć.

Dni w Grigoriewskoje podobne były jeden do drugiego. Program wyszkolenia na UT-2 skończyłem szybciej niż inni w mojej grupie. Jako jeden z pierwszych przydzielony zostałem do eskadry szkolnej „Jaków". Dowódcą naszego plutonu szkolnego był starszy lejtnant Herman, zwany przez wszystkich popularnie „papką", instruktorami lejtnanci: Gaszyn, Kucenko, Herman, Anikin, Popow, Bojer i Nikonow. Ten ostatni zwłaszcza był niezwykle wesoły i dowcipny, wnosił dużo humoru do naszego twardego żołnierskiego życia.

Przejście na maszyny myśliwskie otwierało nowy okres w życiu naszej jednostki lotniczej, nie dlatego tylko, że poznaliśmy co znaczy nowoczesny samolot myśliwski i nie dlatego również, że zachwycała nas szybkość i zwinność „Jaków".

Od tej chwili pierwsza polska eskadra lotnicza przemianowana została na Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, który otrzymał nazwę „Warszawa". To był jeden z wielkich dni, które przeżywaliśmy w Grigoriewskoje.

Warszawa, nasza stolica — cel, do którego tak wytrwale dążyliśmy w twardej nauce i pracy widzieliśmy teraz ze skrzydeł nowej lotniczej „Warszawy". Serca nasze rosły z radości, kiedy patrzyliśmy na lotnisko — na ustawione w równiutkim szeregu nowe, jeszcze świeże, przybyłe prosto z fabryki „Jaki" z biało-czerwonymi szachownicami!

Na tę skromną, a jakże wielką dla nas uroczystość przybyła Wanda Wasilewska, jako delegat Związku Patriotów Polski w ZSRR. Przemawiała stojąc na masce samochodu. Mówiła krótko i prosto — tak po żołniersku.

Zrozumieliśmy. Na gościnnej ziemi radzieckiej powstał zalążek Odrodzonego Lotnictwa Polskiego Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Na skrzydłach tej „Warszawy" mieliśmy nieść wolność do kraju.

* * *

Szkolenie na samolotach myśliwskich stało się jeszcze bardziej intensywne. To już nie była „zabawa w latanie", jak nazywali dowcipnie niektórzy z kolegów wstępne wyszkolenie na UT-2 — kto dosiadł „Jaka" zrozumiał co znaczy myśliwiec. Kojarzyła się w nas niezwykle silnie emocja z podziwem dla sprzętu i jeszcze silniejsza wola jak najszybszego opanowania tak wspaniałej broni. Z każdym dniem czuło się wzrastającą coraz bardziej chęć walki z wrogiem. Ale nie wszystkiego od razu można się było nauczyć. Wszystko musiało odbywać się według programu wyszkolenia bojowego. Tak też wraz z innymi i ja zacząłem.

Rozpoczęło się naturalnie od dubli, później dwa loty kontrolne i... pierwszy samodzielny lot na „Jaku".

Poczułem lekki dreszcz emocji, kiedy pewnego dnia podszedł do mnie lejtnant Gaszyn i zapytał:

— Co, polecisz?

— Tak jest!

— Podołasz?

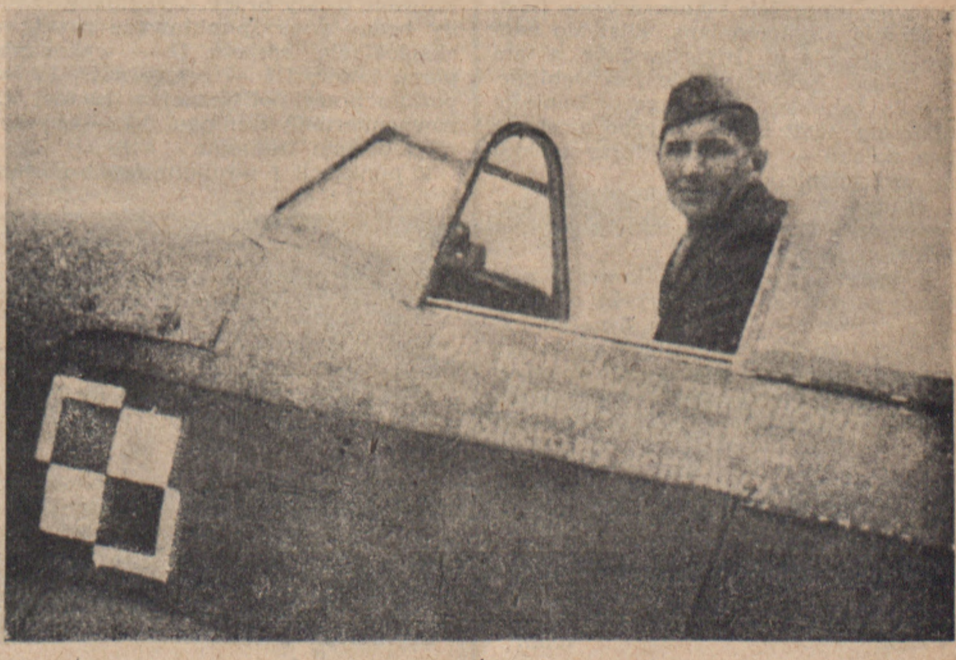
Byłem przekonany, że podołam — odpowiedziałem twierdząco.

— No to leć, tylko uważaj!

Poleciałem.

Pilotowi, który po pewnym etapie wyszkolenia odbywa pierwszy samodzielny lot na nowej maszynie zdaje się, że popełnia w pilotażu błędy. Tak też

„Jak" ofiarowany polskim pilotom „na szczęście" w Grigoriewskoje w dniu promocji 28.V.1944 r. przez Związek Patriotów Polskich w ZSRR Zdjęcie archiwalne



(ciąg dalszy ze str. 121).

zdawało się mnie. Okazało się jednak, że byłem nieco przewrażliwiony. Po wylądowaniu Gaszyn podbiegł do mnie i uścisnął z zadowoleniem rękę — gratulował dobrego lotu. Odczułem wówczas, że lejtnant Gaszyn cieszył się z moich postępów bardziej, niż może ja sam. Zresztą było to charakterystyczne dla całego okresu naszego szkolenia w Grigoriewskoje. Instruktorzy radzieccy przekazując nam całe swe bogate doświadczenie szczerze radowali się z każdego naszego postępu w nauce pilotażu. To była dla nich — jak mówili — najlepsza zapłata za trud, włożony w dotychczasowe wyszkolenie polskich lotników. Myśmy to dobrze rozumieli i staraliśmy się latać jak najlepiej.

Po tym pierwszym samodzielnym locie rozpocząłem z kolei następne zadania: loty po trasie i akrobację. Latałem razem z instr.Anikinem. On na jednym, ja na drugim „Jaku". Anikin wyprowadzał maszynę na trasę i rozpoczynał akrobacje — ja za nim wszystko powtarzałem. To były wstępne „kroki" do przygotowania ćwiczeń walki powietrznej. Stopniowo przechodziliśmy na coraz wyższy stopień szkolenia — rozwijanie ćwiczeń walki powietrznej: strzelanie do rękawa, do tarcz stałych — naziemnych itp.

Coraz pewniej spoczywała dłoń na drążku sterowym — lataliśmy coraz śmielej i lepiej. Wszyscy czuli, że chwila pierwszego wylotu bojowego „Warszawy" zbliża się z każdym dniem.

* *

Wiosna 1944 roku. Powietrze przesycone było wonią lasu, kwiatów i traw. Nad lotniskiem w Grigoriewskoje włóczyły się kłęby białych cumulusów. Nastał okres długotrwałej pogody.

Po zakończeniu wyszkolenia na „Jakach" i egzaminach odbyła się na ziemi radzieckiej pierwsza promocja oficerów — polskich lotników.

Staliśmy w szeregu. Na przodzie poczet ze sztandarem, który nie tak dawno wręczył naszemu pułkowi niezapomniany Walter — generał broni Karol Świerczewski. Z tyłu za nami nasza broń — wspaniałe samoloty z biało-czerwonymi szachownicami. Na wietrze łopotały uroczyście biało-czerwone flagi.

Chwila niezapomniana. Zdawało nam się, że to nie w Grigoriewskoje, a tam w Polsce... w Warszawie lub Dęblinie.

Pułk składał przysięgę. Doniośle brzmiały nasze słowa, a echo niosło je hen daleko — do tych, którzy czekali na wyzwolenie.

Trudno w takiej chwili było powstrzymać łzy, które cisnęły się nie jednemu do oczu.

Z szeregu wystąpiło kilkunastu najlepszych. Generał Pułturzycki dokonał aktu promocji. A po tym Związek Patriotów Polskich w ZSRR przez swego przedstawiciela przekazał nam młodym polskim pilotom pięknego „Jaka" — na szczęście. Defilada i żołnierski obiad zakończyły tę niecodzienną uroczystość.

Dzień ten pozostał na zawsze w naszej pamięci. Zrozumieliśmy, że już wkrótce pójdziemy na front, by w setkach spotkań powietrznych z hitlerowcami przebijać się najkrótszą drogą do kraju.

Dziś, było święto — jutro, czekała nas walka. (cdn)

REGULAMIN LOTNICZEGO WYŚCIGU

W numerze 8 (192) zapoznaliśmy Was z celem współzawodnictwa pomiędzy Aeroklubami Regionalnymi. Niniejszy artykuł wprowadzi Was w Regulamin Ogólny i Punktację I Regulaminu Szczegółowego.

Regulamin współzawodnictwa opracowany został jako wspólny dla wszystkich Aeroklubów, mimo że nie wszystkie kluby mają jednakowe warunki pracy. Jeśli jednak dobrze zapoznacie się z regulaminem, stwierdzicie, że w pewnych punktacjach wzrastają szanse klubów mniejszych, w innych znów klubów większych, które obok łatwości w zdobywaniu punktów za eksploatację mają trudności organizacyjne, trudności w przeprowadzeniu systematycznego treningu dla wszystkich pilotów.

Zdajemy sobie zresztą sprawę z tego, że regulamin może mieć pewne braki. Dlatego w punkcie 3 jest wyraźne zastrzeżenie ewentualnych zmian: „Każdy członek Aeroklubu LL ma prawo zgłaszać bezpośrednio do komisji kwalifikacyjnej swój projekt poprawek do regulaminu".

Niezależnie od wniosków piśmiennych, uwagami na temat regulaminu każdy pilot może się dzielić z upoważnionymi do kontroli współzawodnictwa członkami LL, którzy będą często odwiedzać kluby. Jeśliby natomiast zaistniały jakieś sprawy sporne pomiędzy Aeroklubami a Komisją Kwalifikacyjną, te rozstrzygane będą przez Zarząd Główny LL.

W ubiegłym roku wyniki współzawodnictwa ogłaszane były w „Skrzydlatej Polsce" co kwartał. Ponieważ w tym roku walka o wyniki we współzawodnictwie będzie zaostrzona, termin ogłaszania wyników został skrócony do 1 miesiąca. Każdy numer „Skrzydlatej Polski" będzie więc świadectwem pracy aeroklubów.

Dla najlepszych klubów przeznaczane będą co miesiąc dwie nagrody. Zwycięzcy otrzymywać będą nagrodę przechodnią, która w końcu roku stanie się własnością klubu najlepszego.

Regulamin szczegółowy określa punktowane działy pracy Aeroklubów. Kluby będą więc punktowane za: I — eksploatację sprzętu, II — wykonanie planu lotów, III — oszczędność, IV — poziom pracy politycznej w klubie, V — równomierność treningu, VI — wyczyny i poziom treningu.

Z punktacji I wyeliminowana została w tym roku ocena za eksploatację szybowców szkolnych zgodnie z założeniami nowego programu. Na szybowcach szkolnych wykonuje się tylko loty sprawdzające.

Regulamin więc punktuje eksploatację szybowców przejściowych, treningowych i wyczynowych oraz eksploatację samolotów i wyciągarek. I tak:

Szybowce przejściowe punktowane są nie tylko za ilość startów, lecz również za wylatane godziny, co jest słuszne, uznając, że eksploatacja szybowców jest tym bardziej racjonalna im mniej wykonujemy startów przy jednoczesnym zwiększaniu ilości godzin. Wskaźnikiem racjonalnej eksploatacji jest ilość 50 punktów w stosunku rocznym. Oczywiście większa ilość punktów jest dowodem, że szybowce eksploatowane są ponad normę, co powinno być dążeniem każdego Aeroklubu.

Za eksploatację szybowców treningowych i wyczynowych można uzyskać również po 50 punktów.

Za eksploatacje samolotów według normy Aeroklub może otrzymać 250 punktów. Duża różnica punktów za eksploatację szybowców i samolotów ma na celu zrównanie wyników latania szybowcowego i silnikowego. Normy szybowców mogą być przekraczane, normy zaś samolotów muszą być utrzymane w ściśle określonych granicach.

Za dobrą eksploatację wyciągarki (4.000 startów) Aeroklub otrzymuje sto punktów.

W sumie punktacji I, Aeroklub powinien w ciągu roku uzyskać minimum 450 punktów. Na przekroczenie tej ilości może wpłynąć, jak już pisałem, eksploatacja szybowców ponad normę.

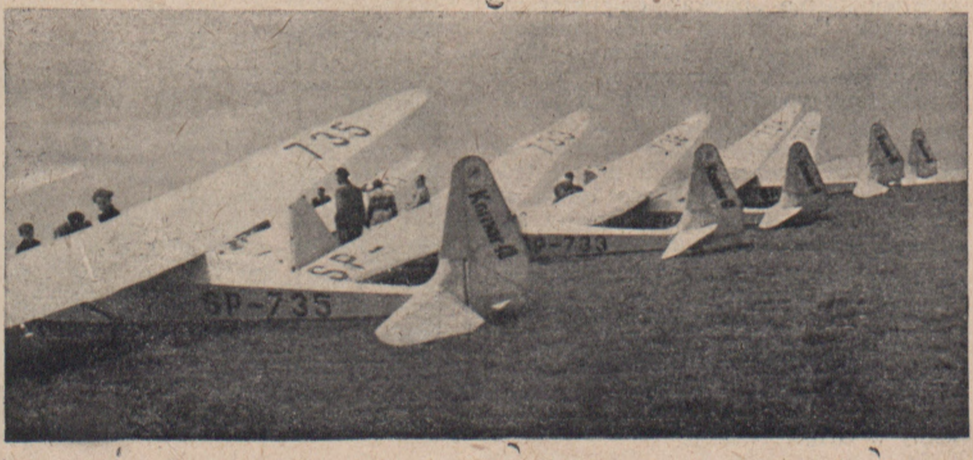
Na punktacji można nie tylko „zarabiać" cenne punkty, można także tracić. Każdy wypadek samolotu to strata od 5 do 100 punktów, każdy wypadek szybowca — od 5 do 50 punktów.

Punkty ujemne można zlikwidować przez większe opanowanie techniki pilotażu drogą starannego przygotowania się do lotu na ziemi.

Punkty ujemne może „zdobyć" także klub za: zły stan dokumentacji wyszkoleniowej od 5 do 100 punktów i technicznej od 5 do 50 punktów.

Drugą część artykułu o współzawodnictwie, kończę hasłem skierowanym do Aeroklubów LL „Ani jednego klubu, który miałby w 1950 roku ujemne punkty"!

J. Stanisławski



AEROKLUBY LL

10) (kon)

Na odprawie wyszkoleniowej, która odbyła się 21, 22 i 23 lutego br. w Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej w Warszawie po referacie o współzawodnictwie w rb. szereg instruktorów klubowych podjęło wezwanie młodego szybownika instr. Dankowskiego z Kujawskiego ALL, przyjmując indywidualne zobowiązania długofalowe. Podajemy je poniżej w kolejności, w jakiej zostały przyjęte:

Instr. Dankowski — Kujawski ALL zobowiązał się w imieniu sekcji szybowcowej do dnia 30.XI.50 r.:
1. wykonać w klubie 250% rocznego planu przelotów
2. wylatać w klubie 187% rocznego planu godzin lotu szybowcowego.
3. zorganizować zdobycie przez pilotów 3 srebrnych odznak kat. „D".

Ponadto instr. Dankowski zobowiązał się przeszkolić:
a) 8 pilotów II stopnia do III stopnia;
b) 6 pilotów na kursach holu;
c) 5 pilotów na kursach ślepego pilotażu.
d) 6 pilotów III stopnia do IV stopnia.

W imieniu Sekcji Szybowcowej Kujawskiego ALL instr. Dankowski wezwał do współzawodnictwa Sekcję Szybowcową Pomorskiego ALL.

Instr. Urbanowicz — Bielsko-Bialski ALL zobowiązał się do dnia 1.X 50 r. przeszkolić 40% pilotów II stopnia do III stopnia. Ponadto do końca sezonu instr. Urbanowicz zobowiązał się do:
1. przeszkolenia 75% pilotów III stopnia do IV stopnia;
2. uzyskania 20 srebrnych odznak pilota szybowcowego;
3. uzyskania 3 złotych „D";
4. pobicia 3 rekordów krajowych;
5. uzyskania 2 odznak pilota szybowcowego z brylantami;
6. wykonania 147% planu przelotów;
7. postawienia pracy społecznej pilotów na wysokim poziomie.

Instr. Jankowski R. — Białostocki ALL zobowiązał się wykonać do dnia 31.X.50 r. roczny plan klubu oraz do podniesienia ogólnego poziomu techniki pilotażu w klubie. W imieniu swego klubu wezwał Ostrowski ALL do współzawodnictwa.

Instr. Cnotliwy—Ostrowski ALL zobowiązał się do końca sezonu br.:
1. przeszkolić 100% pilotów II stopnia do III stopnia;
2. uzyskać 10 srebrnych odznak pilota szybowcowego;
3. wykonać 381% rocznego planu przelotów;
4. zaatakować 1 krajowy rekord szybowcowy.

Instr. Gajos — Kielecki ALL zobowiązał się:
1. podwoić zeszłoroczną ilość lotów;
2. do dnia 22 lipca przeszkolić 50% pilotów II stopnia do III stopnia;
3. przeprowadzić z pilotami III stopnia kurs lotów na holu;
4. do dnia 22 lipca zorganizować skoszarowany jednomiesięczny trening.

W imieniu swego klubu wezwał Częstochowski ALL i Radomski ALL do współzawodnictwa.

Instr. Piętka — Częstochowski ALL podjął wezwanie Kieleckiego ALL do współzawodnictwa oraz zobowiązał się do wykonania przez klub rocznego planu do dnia 1.X 50 r.

Instr. Szymański — Poznański ALL zobowiązał się:
1. przeszkolić 100% pilotów II stopnia do III stopnia;
2. uzyskać 15 srebrnych odznak pilota szybowcowego;
3. wykonać 311% rocznego planu przelotów;
4. uzyskać 5 warunków do złotego „D".

W imieniu swego klubu wezwał Bielsko-Bialski ALL do współzawodnictwa.

Instr. Andrzejewski — Łódzki ALL zobowiązał się:
1. przeszkolić 20 pilotów II stopnia do III stopnia;
2. uzyskać 5 srebrnych odznak plota szybowcowego;
3. podnieść na wyższy poziom pracę klubu.

Instr. Kubowicz — Podkarpacki ALL zobowiązał się wykonać roczny plan klubu do dnia 31 sierpnia 1950 r. W imieniu swego klubu wezwał Bielsko-Bialski ALL i Poznański ALL do współzawodnictwa.

Instr. Żuława — Olsztyński ALL zobowiązał się:
1. przeprowadzić 60 godzin wykładów teoretycznych;
2. przeszkolić 20 pilotów II stopnia do III stopnia;
3. uzyskać 5 srebrnych odznak pilota szybowcowego;
4. do 30.IX.50 r. wykonać 200% rocznego planu godzin szybowcowych.

W imieniu swego klubu wezwał Radomski ALL do współzawodnictwa.

Instr. Wyleżoł — Mielecki ALL zobowiązał się:
1. przeszkolić 50% pilotów II stopnia do III stopnia;
2. uzyskać 3 srebrne odznaki pilota szybowcowego;
3. zdobyć 3 uprawnienia do lotów na holu;
4. wykonać 400% rocznego planu przelotów;
5. wykonać 200% planu klubu;
6. zaktywizować pilotów tak, aby do dnia 30.IX.50 r. każdy z pilotów założył jedno Koło LL i zaktywizował istniejące już Koło LL.

Instr. Odor T.—Rzeszowski ALL zobowiązał się:
1. przeprowadzić do końca sezonu 1950 r. 60 godzin wykładów teoretycznych;
2. przeszkolić 100% pilotów II stopnia do III stopnia;
3. uzyskać 3 srebrne odznaki pilota szybowcowego;
4. podnieść swoje kwalifikacje instruktorskie.

Instr. Zając Z. Śląski ALL zobowiązał się:
1. uzupełnić zakres swych wiadomości instruktorskich i uzyskać pełne uprawnienie instruktora szybowcowego IV stopnia;
2. zaatakować i pobić wespół z najmłodszym pilotem klubu dotychczasowy krajowy rekord wysokości na szybowcu dwumiejscowym;
3. opracować 3 artykuły do prasy lotniczej z dziedziny pracy instruktorskiej jak również propagandowej;
4. pracować tak, aby do końca sezonu stać się godnym przyjęcia na kandydata PZPR.

Instr. spadochr. Grabowski — Lubelski ALL zobowiązał się do dnia 22 lipca br.:
1. przeszkolić do II stopnia wyszkolenia spadochronowego włącznie grupę skoczków spadochronowych, którzy wykonają określoną programem ilość skoczków z samolotu;
2. zrzucić po jednym skoczku spadochronowym w 5-ciu powiatach województwa Lubelskiego, którzy wygłoszą referaty ideologiczno-lotnicze.

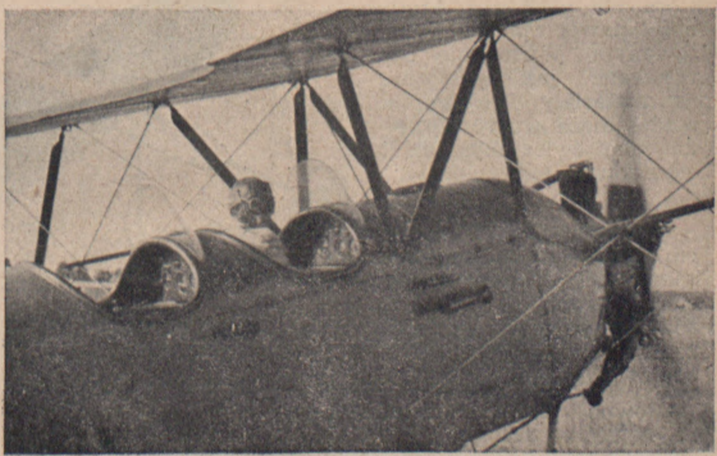
Instr. Bydliński — Wrocławski ALL zobowiązał się do dnia 22 lipca br. przeprowadzić 120 godzin wykładów teoretycznych, podnosząc przez to na terenie swego klubu i TKS-u ogólny poziom wyszkolenia teoretycznego pilotów.

Instr. Stacharzewski — Radomski ALL zobowiązał się:
1. przeszkolić 100% pilotów II stopnia do III stopnia;
2. uzyskać 6 uprawnień do lotów na holu;
3. zdobyć 3 srebrne odznaki pilota szybowcowego.

Zobowiązania instruktorów są poważne i konkretne. Nie wątpimy że nasi instruktorzy wykonają je nie tylko z honorem jak przystało na pilotów Polski Ludowej, ale i przed terminem. Nie wątpimy, że za ich przykładem pójdą wszyscy inni, pracownicy ALL.

TRZY NOWE KLUBY WYSTARTOWAŁY

Z kolei gotowość do lotów zgłosiły Bielsko-Bialski, Warszawski i Białostocki ALL. Delegowani inspektorzy stwierdzili dobre przygotowanie obu klubów do rozpoczęcia sezonu. Po otrzymaniu zezwolenia z Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej Bielszczanie Warszawiacy i Białostoczczanie wystartowali w końcu lutego do lotu w Plan Sześcioletni. Już cztery kluby latają. Który piąty... szósty i następny?



ZSRR



Ostatnie loty zimowe dobiegają końca. Na jednym z lotnisk Bohater ZSRR kapitan I. Elydenyj przygotowuje swoją załogę do lotu ćwiczebnego.

WYDAWNICTWA RADZIECKIE „Oborongiz", „Gostiechizdat" i „Sowietskij Pisatiel" planują wydanie w ciągu najbliższych trzech lat serii książek historycznych, omawiających działania lotnictwa radzieckiego w czasie Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny. Poza tym podejmą one wydawanie na jeszcze szerszą skalę podręczn ków techniczno-lotniczych dla mechaników, techników i inżynierów lotnictwa

NA SPARTAKIADZIE ZIMOWEJ Karpackiego Okręgu Wojskowego doskonałe wyniki uzyskali lotnicy wojskowi, zajmując zespołowo pierwsze miejsce. W biegu narciarskim na 10 km mężczyzn lejtnant gwardii Małofiejew uzyskał czas 40 minut 23 sek. W konkurencji kobiecej zwyciężyła Tatiana Psurok, uzyskując czas 23 minuty 45 sekund w biegu narciarskim na 5 km.

MECZ HOKEJOWY pomiędzy zespołem reprezentacyjnym Domu Armii Czerwonej CDKA a reprezentacją Radzieckich Sił Lotniczych zakończył się porażką lotników w stosunku 3:2. Prasa sportowa podkreśla ambitną grę zespołu lotniczego.

ZATOR LODOWY, jaki wytworzył się niedawno w górnym biegu rzeki Ob, groził powodzią okolicznym osadom i zerwaniem kilku mostów. Do walki z lodem została użyta eskadra bombowców Pe-2 pod dowództwem majora gwardii N. S. Natanowa, która przez sześć godzin przeprowadzała planowe bombardowanie zatoru. Został on doszczętnie rozbity, a kilkanaście wsi uratowano od powodzi.

W AKCJI WYBORCZEJ do Rady Najwyższej i Rady Narodowościowej ZSRR biorą czynny udział członkowie Wszechzwiązkowego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem (DOSAW), organizując liczne odczyty i pogadanki propagandowe pod hasłem: „Głosuj na blok komunistów i bezpartyjnych!"

LOTNICY RADZIECCY, prowadzący akcję przedwyborczą na terenie całego kraju, docierają do najodleglejszych zakątków ogromnego terytorium Związku Radzieckiego. Tak np. do punktu agitacyjnego na półwyspie Tajmyr dostarczono ostatnio drogą lotniczą wiele materiałów informacyjnych i propagandowych. Samoloty docierają też do Wierchojańska, Dajrenu i innych miast, położonych na północno - wschodnich rubieżach ZSRR.

STARSZY SIERŻANT GWARDII W. Jelistratow, odznaczony już dwukrotnie premią i pochwałą za pomysły racjonalizatorskie opracował obecnie specjalną metodę konserwacji instalacji olejowej na dużych samolotach bojowych i komunikacyjnych. Przedłuża ona okres pracy tej instalacji bez remontu o około 35%.

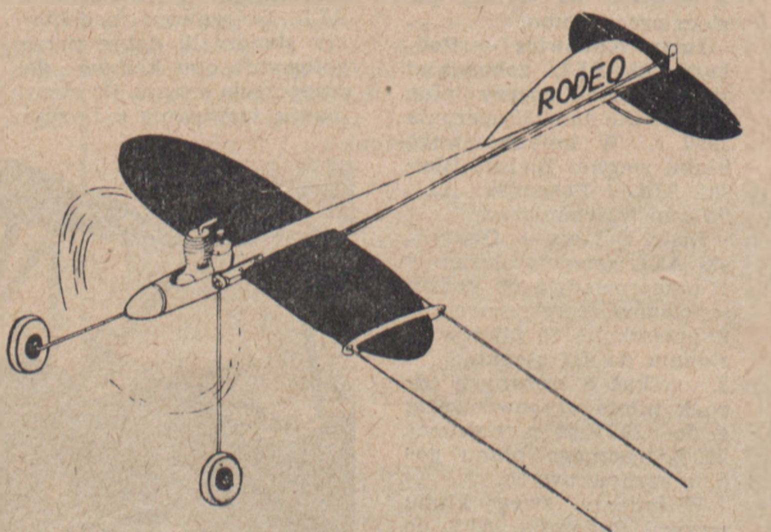
STARSZY LEJTENANT ARTIUCH urządził w jednym z garnizonów lotniczych bogato ilustrowany przezroczami montaż historyczny pt. „Twórcy naszego lotnictwa". Montaż obejmował życie i działalność Żukowskiego, Ciołkowskiego, Możajskiego, Niesterowa, Kotelnikowa oraz współczesnych konstruktorów lotniczych i wzbudził ogromne zainteresowanie wśród żołnierzy i zaproszonych przodowników pracy.

CZECHOSŁOWACKI MODEL NA UWIĘZI „RODEO"

Modelarzom naszym przedstawiamy w bieżącym numerze model na uwięzi konstrukcji znanego modelarza V. Prochazki z Pragi. Model odznacza się prostotą konstrukcji, która nie nastręczy trudności nawet mało zaawansowanym. Wykonanie opracowane jest wyłącznie na materiały krajowe, a model może służyć zarówno jako ćwiczebny, jak i rekordowy — na zawody.

Jako napęd służy silnik o pojemności od 1,5 — 3 cm sześć. W oryginale konstruktor przewidział silnik „Atom"; u nas z równym powodzeniem możemy dostosować jeden z krajowych.

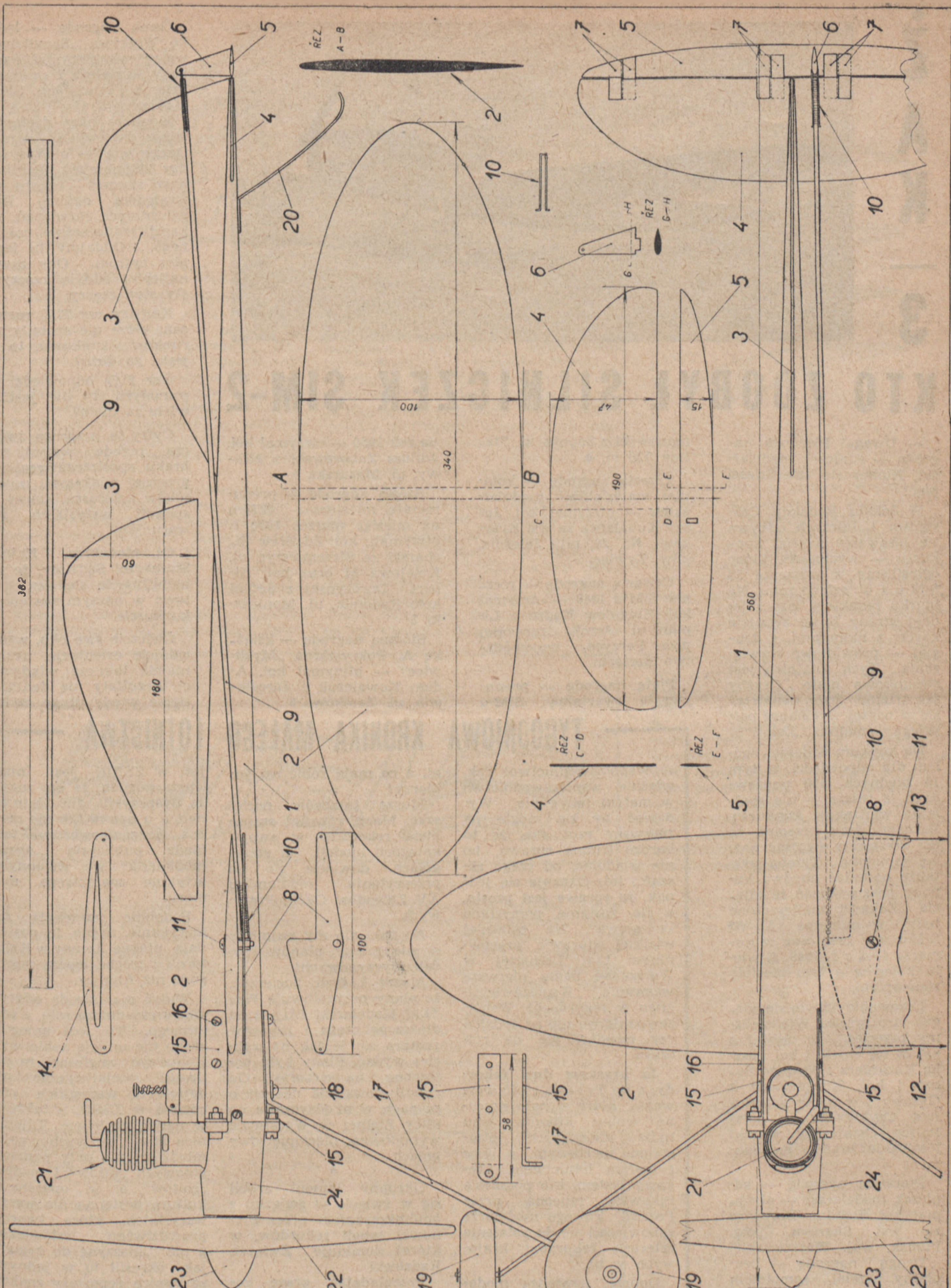
Główne dane modelu: rozpiętość — 340 mm, długość — 560 mm ciężar około 400 gramów.



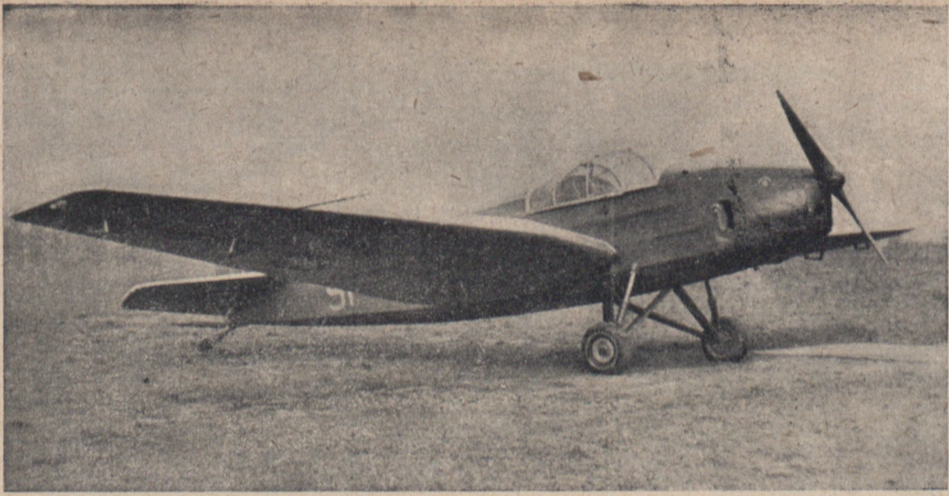
Na rysunku przedstawiono poszczególne części, a poniżej zamieszczamy zestaw potrzebnych materiałów.

Kadłub — lipa — 470 × 30 × 30. Skrzydła — sklejka 6 mm 340× 10. Statecznik kierunkowy — sklejka 1,5 mm 185 × 50. Statecznik wysokości — sklejka 1,5 mm 190 × 50. Ster wysokości — sklejka 1,5 mm 190 × 50. Podwozie — drut stalowy ∅ 2,5 mm — 450. Kółko — ∅ 60 mm drewniane lub gumowe. Śmigło ∅ 200 — 220 mm. Prowadnica do steru — bambus lub sosna wzmocniona ∅ 3 mm — 390. Orczyk — blacha aluminiowa — 1 mm — 100×35.

P. E.


ŘEZ A–B
ŘEZ C–D
ŘEZ E–F
ŘEZ G–H
A
B
340
100
190
47
15
560
382
180
60
58
100

ŻAK — 3



KTO ZDOBYŁ SILNICZEK SIM-2

— Uwaga! Pierwsza nagroda — silniczek modelarski. Numer sto czterdzieści pięć!

W lokalu Redakcji Czasopism Lotniczych odbywa się losowanie nagród konkursu — wycinanki, który ogłosiliśmy w numerze 52 SiM-u z ubiegłego roku. Na biurku redaktora leżą z jednej strony ściśle zwinięte kartki z numerami, z drugiej — prawidłowe rozwiązania. Tych ostatnich jest stosunkowo mało. Czyżby tak trudno było dopatrzeć się w naszej wycinance polskiego samolotu „Żak-3"?

Na konkurs nadeszło ogółem 618 odpowiedzi, w tym 15 błędnych, 128 poprawnych, a reszta — nie spełniała warunków konkursu. Zaznaczyliśmy przecież, że nie wystarczy napisać nazwę samolotu. Trzeba było także nadesłać obydwa kupony, oraz wskazać, że zdjęcia „Żaka-3" zamieszczone były w numerze 51—52 SiM-u z r. 1948 oraz w numerze 1—2 z r. 1949. A wielu kolegów o tym niestety zapomniało.

Losowanie odbyło się bardzo uroczyście. Wiedzieliśmy przecież, że myślał o nas w tej chwili i kol. Liszka Kazimierz z Nowego Sącza i kol. Krygerówna z Gąsowy i w ogóle wszyscy nasi Czytelnicy w całej Polsce. Ostatecznie wyniki losowania brzmią następująco:

Pierwszą nagrodę — silniczek modelarski — otrzymał kol. Bohdan Borewicz ze wsi Skarżyn, pow. Płońsk, woj. Warszawskie.

Drugą nagrodę — bezpłatny przelot samolotem PLL „Lot" na dowolnej trasie tam i z powrotem — otrzymał kol. Ryszard Romanowski z Sopotu, ul. Stalina 730 m. 4.

Trzecią nagrodę — komplet materiałów modelarskich — otrzymał kol. Jerzy Kubalańca ze wsi Krzyżowa Nr. 28, p-ta Jeleśnia, pow. Żywiec.

Czwartą nagrodę — rocznik SiM-u 1949 — otrzymał kol. Zbigniew Kędra z Lipian ul. Armii Czerwonej pow. Perzyce, województwo Szczecin.

Piątą nagrodę — prenumeratę kwartalną SiM-u na rok 1950 — otrzymał kol. Juliusz Zaborowski z Mławy, ul. Mazurska 5.

Szóstą nagrodę — prenumeratę miesięczną SiM-u na miesiąc marzec 1950 r. otrzymali: kol. Zdzisław Cicharski ze Strzemieszyc, ul. Kolejowa 31 oraz kol. Albert Dorożyński z Jedlni koło Radomia, ul. Moniuszki 3.

Siódmą nagrodę — książkę A. Pokryszkina „Myśliwiec" — otrzymał kol. Adam Kowalczuk z Jarosławia, ul. Zamkowa 5.

Ósmą nagrodę — książkę Wołkowa „Samoloty w walce" — otrzymał nasz stały Czytelnik i prenumerator z Francji kol. Stefan Mokrzycki.

Konkurs nasz dostarczył wiele ciekawych danych. Oczywiście — o Was drodzy Simkarze. Pobijając nasz simowy rekord pod względem ogólnej ilości zgłoszonych rozwiązań, wykazał jednocześnie coś innego. Oddajmy tu lepiej głos cyfrom. One zawsze najlepiej oddają rzeczywisty stan rzeczy.

Koledzy, czy 77% rozwiązań, które nie spełniły warunków konkursu, to nie jest... za dużo?

Czy 21% odpowiedzi poprawnych, to nie jest... o wiele za mało?

Cyfry te, o zgrozo, świadczą przede wszystkim o braku spostrzegawczości ogromnej większości uczestników konkursu, którzy nie spełnili wszystkich jego warunków.

Oj, niedobrze, Koledzy Simkarze! Sądzimy, że zrehabilitujecie się stuprocentowo w naszym następnym konkursie.

Ćwiczcie swe oko, wzmacniajcie orientację, uzupełniajcie lotnicze wiadomości. Rezultaty nie dadzą na siebie wtedy długo czekać!

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Współzawodnictwo! Tak, właśnie współzawodnictwo w małym lotnictwie. Wydawać by się mogło na pierwszy rzut oka, że to bardzo trudna sprawa, bo nie wiadomo, od czego zacząć... itd. Okazuje się jednak, że sprawa jest prosta, o ile zostanie pomyślana „z głową". Na ostatniej wielkiej odprawie pracowników Ligi Lotniczej w Warszawie padło pierwsze wezwanie. Współzawodnictwo w rekordach! Współzawodnictwo nie na tydzień czy miesiąc, ale na rok czasu.

Ja uzyskam dwa rekordy, a ile Ty? Oto treść wezwania, które zostało rzucone wobec kilkudziesięciu ludzi kierujących lotnictwem sportowym, a więc i małym lotnictwem. Ciekawy jestem, kto podniesie rękawicę rzuconą przez Poznań, którego modelarze zobowiązali się do ustalenia czterech rekordów krajowych w br.

Dobrze, powiedzą modelarze. Na rekordy mogą sobie pozwolić zaawansowani, a co mają robić np. juniorzy?

Muszę juniorów pocieszyć. Macie również szanse bicia rekordów w swojej kategorii modeli. O szczegółach dowiecie się po przeczytaniu regulaminu XV Zawodów Ogólnokrajowych.

No tak, ale my najmłodsi nie mamy planów modeli wyczynowych!

Muszę i tych pocieszyć, że plany przygotowuje Wydział Modelarski LL już od dłuższego czasu i zapewne postara się je jak najszybciej wydać. Plany były potrzebne „na wczoraj". Od chwili powzięcia decyzji o planach w międzyczasie na ulicy Zielnej w Warszawie wybudowano pięciopiętrowy gmach...

*

Okropny lament zrobił się w świecie w związku z opublikowaniem przez FAI nowej tabeli rekordów, w której dominuje Związek Radziecki.

Przeglądając prasę zagraniczną można spotkać narzekania, „że u nich (to jest w ZSRR) jest inna, lepsza pogoda, że oni mają do dyspozycji duże lotnictwo, a u nas to tak nie można zorganizować" — tak biada publicysta „Aeromodeller'a" we wstępnym artykule marcowego numeru.

Podobnie narzekają Amerykanie, mimo, iż posiadają piękne tereny w Kalifornii i trochę lepszą pogodę niż Anglicy.

Widać nie pogoda odgrywa tu zasadniczą rolę, a coś innego. To „coś innego" czego nie umieją sobie wytłumaczyć anglosasi, to po prostu socjalistyczne podejście do wszystkich poczynań w ZSRR, a także i w małym lotnictwie. Tajemnica tkwi w wychowaniu młodzieży nie przy pomocy gotowych „kitów" i modeli „coltów", a w oparciu o kulturę dostępną dla wszywszystkich, która tworzy prawdziwego człowieka, a nie „maszynę do życia", jak określił to w jednym ze swoich reportaży znakomity pisarz radziecki Ilia Erenburg.

Obserwator



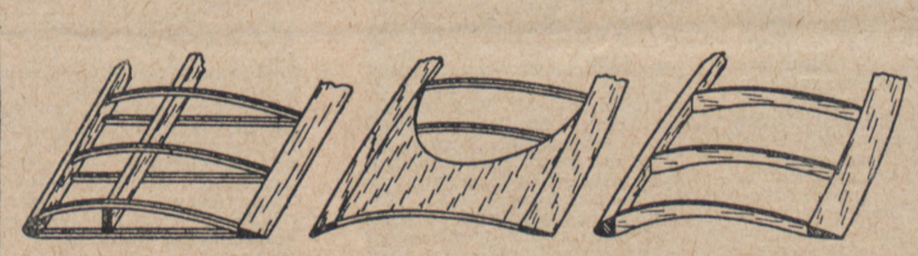
10. KONSTRUKCJA SKRZYDEŁ

Podobną konstrukcję widzimy na rysunku czwartym przy nieco grubszym profilu, który również nie pozwana na zastosowanie dźwigara głównego. Należy zwrócić uwagę, że dwa ostatnie rozwiązania możliwe są jedynie w modelach o małym ciężarze i rozpiętości.

Do najprostszych układów należą skrzydła jednodźwigarowe, w których dźwigar przebiega na głębokości od 30 do 40% cięciwy, w zależności od użytego profilu.

Przy układzie dwudźwigarowym, jak na rysunku 3 (drugi od lewej), dźwigary należy rozmieszczać w ten sposób, aby pierwszy wypadł w 30%, licząc od przodu i drugi również w 30% głębokości skrzydła. W ten sposób zapewnimy skrzydłom dostateczną sztywność podczas lotu.

Rozstęp żeber na skrzydle przyjmuje się najczęściej na 35% głębokości płata.



Rys. 4 (1)

Dzięki takiemu rozmieszczeniu zostanie zachowany (po pokryciu) profil skrzydeł, gdyż przy zbyt dużych odstępach żeber pokrycie się zapada, deformując i zmniejszając wartość zastosowanego profilu.

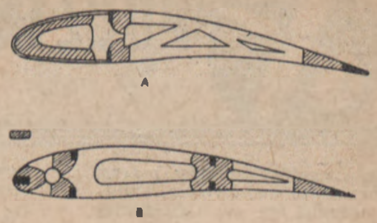
Przy ustalaniu wymiarów poszczególnych elementów skrzydła, można posługiwać się załączoną tabelką orientacyjną.

Niejednokrotnie celem zmniejszenia ciężaru skrzydeł wykonuje się żeberka z wycięciami (z tzw. ażurowaniem.) Wycięcia te należy przemyśleć bardzo dokładnie, oby nie osłabiły konstrukcji. Szczególnej uwadze trzeba poświęcić miejsca, w których przebiegają: krawędź przednia, dźwigary i krawędź tylna. Dwa przykłady ażurowania żeber widzimy na rysunku 2 (A i B). Płaszczyzny zakreskowane wskazują niebezpieczne miejsca, wymagające wzmocnienia.

Żeberka wykonane z bardzo cienkiego materiału mogą spowodować trudności podczas pokrywania płata papierem. Celem uniknięcia tych kłopotów na cienkie żebra nakleja się wąski pasek sklejki, fornieru, balsy czy kartonu, szerszy jednak od żeberka. Na zwiększonej w ten sposób powierzchni można łatwiej przykleić pokrycie, żebro zaś tworzące wówczas w przekroju kształt dwuteowy będzie posiadało zwiększoną wytrzymałość na wyboczenie i zginanie. Przykłady rozwiązań przedstawiono na rysunku 3.

Krawędź przednia tworząca nosek profilu może przybierać różne kształty. Do najczęściej stosowanych należą: listwa prostokątna położona płasko lub beleczka o przekroju kwadratowym. Przy budowie skrzydła z kesonem moża nawet rezygnować z krawędzi przedniej. Jednak konstrukcja taka jest dość trudna do wykonania i zmniejsza wytrzymałość płata, powodując również zapadanie się przedniej części kesonu, który deformuje obrys skrzydła.

Porównując rysunki A i B (rys. 4) można zauważyć, że krawędź pokazana na rysunku A posiada jedną ważną zaletę. Mianowicie podczas montażu skrzydeł ciasno dopasowany szkielet trzyma się całości pozwalając na łatwe sklejenie. Jednak podczas oklejania krawędź tego typu powoduje marszczenie się pokrycia na brzegach (B) obejmuje większą powierzchnią nosek profilu, a więc ułatwia oklejanie. Krawędź ta wymaga jednak przy montażu skrzydła odpowiedniego dociśnięcia do żeberka, gdyż żebro dotyka doń, nie utrzymując się bez przyklejenia. Wybór wskazanych lub innych przekrojów krawędzi zależy od



Rys. 2

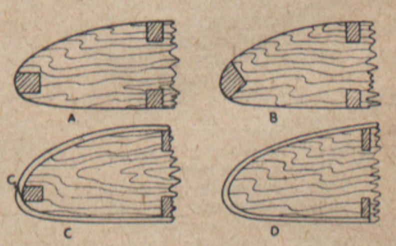


Rys. 3

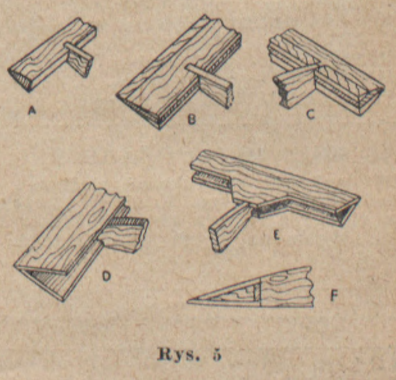
konstruktora. Wybiera się układ najkorzystniejszy w danym wypadku.

Osobne zagadnienie stanowi krawędź tylna (krawędź spływu). Krawędź tę stanowi najczęściej listwa o przekroju trójkątnym o stosunku boków nie mniejszym jak 1:3. Przy bardzo lekkich modelach wykonanych z balsy, żeberka mogą być przyklejone do krawędzi tylnej po prostu na styk. Natomiast przy skrzydłach wykonanych z materiałów krajowych należy koniec żeberka wpuścić w krawędź, tym samym usztywniając skrzydło.

Różne przykłady wykonania krawędzi spływu widzimy na rysunku 5. — A krawędź normalna z wpuszczonym żeberkiem; B i C — krawędzie wzmocnione, sklejone z trzech listewek, zapobiegające wyginaniu się listew po pokryciu; D — krawędź podwójna, żeberko zostało oklejone z wierzchu i spodu paskami sklejki; E — konstrukcja podobna do D z wzmocnieniem końca żeberka i jednocześnie zmniejszeniem ciężaru krawędzi. (c. d. n.)



Rys. 4



Rys. 5

Rozpiętość w mm	grubość żeberek	rozstęp żeber w %	krawędź przednia	ilość dźwigarów	dźwigar główny	dźwigar pomocniczy	krawędź tylna
900 — 1200	0,8	35 %	2 x 3	2	5 x 3	5 x 2	10 x 2
1200 — 1500	1	35 %	3 x 3	2	10 x 3	5 x 2	10 x 2
1500 — 1800	1	35 %	3 x 3	2	10 x 5	5 x 2	10 x 2

POCZTA LOTNICZA

Duża część Simkarzy marzy o lotnictwie wojskowym. Pragną szkolić się w Oficerskiej Szkole Lotnictwa lub Technicznej Szkole Lotnictwa i zostać pilotami, nawigatorami technikami lub strzelcami pokładowymi. Kol. **JERZY MELEDYN z Ciechanowa** pisze: „Chcę zostać pilotem lotnictwa wojskowego, chcę służyć w lotnictwie naszej Ojczyźnie — Polsce Ludowej”.

Głos kol. Jerzego jest jednocześnie głosem innych entuzjastów naszego odrodzonego lotnictwa, jego rówieśników z całej Polski. Jemu, a następnie kolegom: **ZDZISŁAWOWI STAROŚCIE z Białego Kamienia, JANOWI HABRYŁO z Krakowa i M. CERUZOWI z Niesporowic, woj. Szczecin**, pragnę dać teraz garść informacji w sprawie wojskowych szkół lotniczych. Informacje te dotyczą również wszystkich innych, pytających o szczegóły lotniczego szkolenia wojskowego.

Koledzy, podania o przyjęcie do OSL lub TSL należy składać w Rejonowych Komendach Uzupełnień. Wasz wiek nie powinien przekraczać 21 lat i nie może być niższy od 18 lat. Zdrowie — musi być bez zarzutu (czy tak jest, orzekną lekarze w Centr. Inst. Bad. Lotn. Lek.).

Oficerska Szkoła Lotnicza szkoli pilotów, obserwatorów, meteorologów i strzelców pokładowych, radio - telegrafistów. Techniczna Szkoła Lotnictwa szkoli techników rezerwy, mechaników lotniczych i młodszych specjalistów lotniczych.

Kandydaci na pilotów i obserwatorów zawodowych powinni mieć ukończone minimum 4 klasy szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej. Kandydaci na oficerski Kurs Techników Rezerwy w TSL — dużą maturę. Kandydaci na inne kursy w TLS lub OSL — mogą mieć niższe wykształcenie.

Aby zorientować się w szczegółach (dokładne dane o wykształceniu, potrzebnych dokumentach itp.) polecam wszystkim zainteresowanym przeczytać wyczerpujący artykuł na ten temat w numerze 14 SiM-u z roku 1949.

Taka sama, a może i większa liczba Simkarzy pyta o szczegóły w sprawie szkolenia szybowcowego. Na ten temat — również podajemy nieco informacji (obszernie pisać będziemy o tym we właściwym czasie, z chwilą zaczęcia naboru na szkolenie).

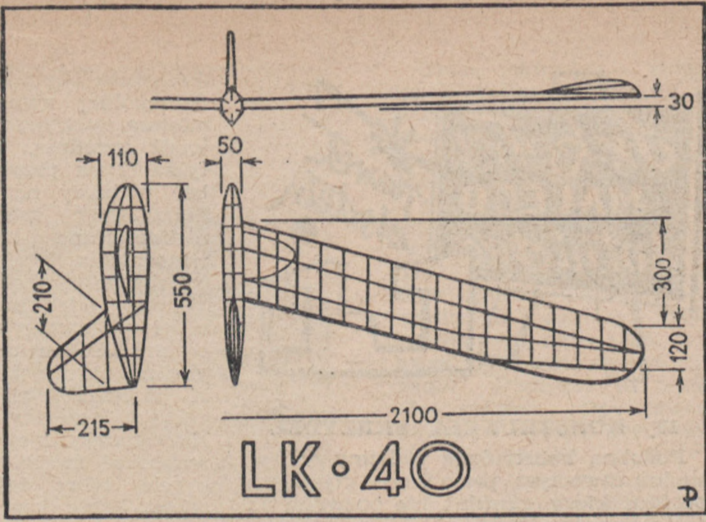
A więc uwaga kol. kol. **JERZY ZUBRYCKI z Gdańska, JULIAN JUSZKIEWICZ z Iłowej, Z. B. z Koźmina, „MODELARZ” z Będzina, MARIA FACÓWNA z Międzychodu, TADEUSZ NAWROCKI z Ulesia, pow. Legnica, HENRYK MALINOWSKI z Warszawy, ANDRZEJ KALETA z Krakowa, HELENA KRZYSZKOWSKA z Częstochowy, LUCJAN STĘPIEŃ z Ciechanowa, RYSZARD SZCZEPAŃSKI z Żychlina, KAROL MILEWSKI z Borowiny** i wielu innych.

W cywilnym lotnictwie sportowym szkoli młodzież od podstaw Liga Lotnicza, jedyna dziś w Polsce masowa organizacja lotnicza. Kandydaci na pilotów (muszą być jednocześnie członkami LL) przechodzą w Lidze najpierw programowe szkolenie teoretyczne, potem stopniowo: wyszkolenie szybowcowe, silnikowe i spadochronowe, według poszczególnych stopni. Wymagany najniższy wiek kandydatów — 16 lat, dobre zdrowie i szereg innych warunków, o których szczegółowo napiszemy z nadejściem odpowiedniej chwili. Szkolenie jest całkowicie bezpłatne. Zapisy na szkolenie w bieżącym roku są już zamknięte. Komisje kwalifikacyjne i lekarskie Ligi Lotniczej, które rozpoczną swą pracę za parę miesięcy, przyjmować będą kandydatów do szkolenia na przyszły rok. Pierwszeństwo będą oczywiście mieli kandydaci, którzy aktywnie pracują w LL, są czynnymi modelarzami itp.

„Droga Redakcjo, spraw aby powstał film o lotnictwie polskim. Wiem, że Ty tam bliżej masz jak ja” — prosi **MIŁOŚNIK LOTNICTWA z Olkusza**. Racja Kolego, my mamy bliżej i dlatego możemy Wam zakomunikować, że film już się kręci i być może przy końcu bieżącego roku ujrzycie go w Olkuszu.

O poradę w sprawie „własnego wyrobu” wierszy zwraca się również ten sam **MIŁOŚNIK**. Cóż, wiersz przeczytaliśmy, bardzo nawet redaktor naczelny chwalił, ale drukować nie pozwolił, bo wiersz do SiM-u, to musi być coś naprawdę dobrego, a u Was Kolego!—przeczytajcie: „...Jak stał w płynącej fal. Tylko w muzeum została jego koszulka biała...” Chyba ten fragment wystarczy. Jak zaczniecie pisać lepsze wiersze, to z pewnością wydrukujemy.

O adres księgarni „Współpraca” prosi Kolega **STANISŁAW IGNAR z Augustowa**. Piszcie na adres — księgarnia „Współpraca”, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11. Plany modeli latających jak zresztą sami widzicie, zamieszczamy i będziemy zamieszczać, co również niech będzie pociechą dla **BOLESŁAWA KRUCHA z Poznania i JERZEGO LORENCKIEGO z Myszkowa**, którzy prosili o plany. Przy okazji wyjaśniamy, że nie jesteśmy w stanie wysyłać żadnych rysunków do poszczególnych Czytelników.



Szybowiec bezogonowy konstrukcji Lecha Komudy z Warszawy.

A teraz uwaga! Kolega **ZDZISŁAW ROMANKIEWICZ z Marlówki Opoczyńskiej** proszony jest o skomunikowanie się z Dyrekcją Okręgu Łódzkiego Ligi Lotniczej, Łódź, ulica 6 sierpnia 1/3 w sprawie założenia nowej modelarni. W Dyrekcji otrzymacie wszystkie żądane informacje i ewentualną pomoc.

Kolegę **TADEUSZA CHWAŁCZYKA z Raciborza** informujemy, że może nabyć żądane plany wycinanek konturowych w Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich w Katowicach, ulica Młyńska 22.

„Dlaczego w Ostrowcu Kieleckim tak cicho o lotnictwie i Lidze Lotniczej? — zapytuje **ZBYSZEK z Ostrowca**.

Dlaczego cicho? Dlatego, że zbyt spokojnie siedzicie Koledzy. Inicjatywa musi wyjść od Was. Piszcie natychmiast w tej sprawie do Kielc do LL ul. Sienkiewicza 25 i poproście o wskazówki. Uwaga LL w Kielcach! Atakujcie Ostrowiec Kielecki z lotu nurkowego. — Start!

„Z SiM-u jestem zupełnie zadowolony, ale doradźcie mi gdzie można dostać papier na pokrywanie modeli latających” — pisze kol. **KAZIMIERZ MUCZEK z Ostrowia Wlkp.** Model Wasz radzimy pokrywać cienkim papierem pakunkowym. Specjalny papier możecie nabyć w Składnicy Okręgowej w Poznaniu, ul. Wały Jana III Nr 12.

Czas lotu Waszego „Żaka” wynoszący 2 min. 52 sek. należy uznać za bardzo dobry. Gratulujemy i życzymy dalszego powodzenia.

Na małe lotnictwo skarży się koleżanka **IRENA DOBRZAŃSKA z Częstochowy**, która donosi, że mimo szczerych chęci nie mogła uczęszczać na kurs modelarski — bo takiego kursu nie zorganizowano!

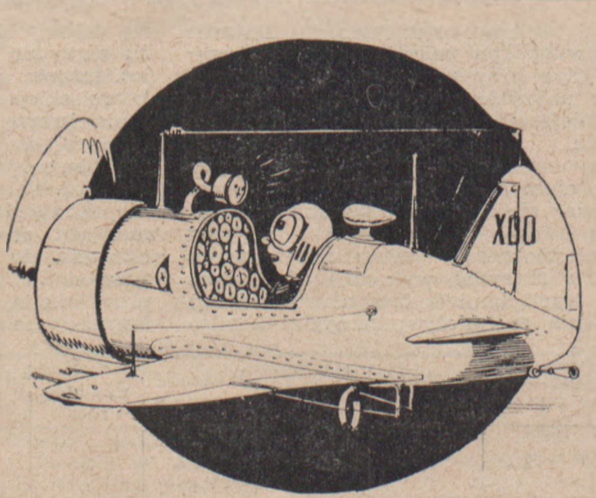
Droga Koleżanko! Wstyd nam za modelarnie Częstochowy, że nie potrafiły urządzić takiego kursu, a przecież instr. Ciesielski to podobno dzielny chłopak. Widać pozory mylą! Ponieważ piszecie Koleżanko o swoim zamiłowaniu do matematyki i rysunku artystycznego, sądzimy, że jak na wytrwałą matematyczkę przystało zwrócicie się do modelarni i poprosicie o przyjęcie. Niniejszy numer SiM-u służy jako karta wstępu. Przy okazji życzymy powodzenia w egzaminach maturalnych.

Z. E.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE

W mającym się ukazać niedługo czechosłowackim filmie lotniczym „Vitezna Kridla” (Zwycięskie Skrzydła) jedną z głównych ról gra 18-letnia Vlasta Fialova. Widzimy ją na zdjęciu na chwilę przed startem szybowca do lotu.

Foto: „Letectvi”



Do licha, gdzie się podział szybkościomierz!

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa” przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/1 Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 482 — ZGPW Nr 1. B-101968. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł